

H-industri@



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas



A Ilha das Enxadas Sob Domínio da Família Lage (1823 -1882)

Autor(es): Mantuano. T.

Fuente: H-industri@: Revista de Historia de la Industria, los Servicios y las Empresas en América Latina, Nº 26 (julio 2020), pp. 1-15.

Publicado por: Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires.

Vínculo: <http://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/1769>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional.

¿CÓMO CITAR?

Thiago Mantuano. (2020) A Ilha das Enxadas Sob Domínio da Família Lage (1823 -1882). *H-industri@* 26: 1-15.

<http://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/1769>



H-industri@ es una revista académica semestral editada en el marco del Área de Estudios Sobre la Industria Argentina y Latinoamericana (AESIAL) del Centro de Estudios de Historia Económica Argentina y Latinoamericana (CEHEAL), perteneciente al Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires (IIEP-Baires): <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/H-ind>

A Ilha das Enxadas Sob Domínio da Família Lage (1823 -1882)

The Ilha das Enxadas Under Dominion of the Family Lage (1823 -1882)

Thiago Mantuanoⁱ

thiago_mantuano@id.uff.br

Resumo:

Este artículo pretende demostrar cómo la familia Lage integró la *Ilha das Enxadas* en la actividad portuaria de Río de Janeiro del siglo XIX. Para hacerlo, explicaremos brevemente cómo esta isla se estableció y se adaptó a la operación portuaria en la Corte del Imperio, en una lógica precapitalista y con la prevalencia de los almacenes. También buscaremos aclarar críticamente la historia comercial de la familia Lage, especialmente la trayectoria del comandante Antônio Martins Lage, exponiendo cómo el control productivo de esa isla fue llevado a cabo por estos comerciantes, transformándola en una importante unidad productiva para la operación portuaria en Río de Janeiro.

Palavras chave: Rio de Janeiro; operação portuária; Ilha das Enxadas.

Abstract:

This article aims to demonstrate how the Ilha das Enxadas was integrated into the port operation of Rio de Janeiro during the 19th century by the Lage family. To do so, we will briefly explain how this island was established and adapted to the port operation in the Court of the Empire, in a pre-capitalist logic and with the prevalence of trapiches. We will also seek to critically clarify the business history of the Lage family, especially the Comendador Antônio Martins Lage, explaining how the productive domain of that island was carried out by these merchants, transforming it into an important productive unit of the port operation in Rio de Janeiro.

Keywords: Rio de Janeiro; port operation; Ilha das Enxadas.

Recibido: 19 de octubre de 2018.

Aprobado: 29 de diciembre 2019.

ⁱ Doutorando em História Social pelo Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal Fluminense. Bolsista do Programa de Excelência Acadêmica da Coordenação de Aperfeiçoamento do Pessoal de Ensino Superior.

Introdução

A utilização produtiva da Ilha das Enxadas apresenta-se como estudo de caso paradigmático para o entendimento da operação portuária do Rio de Janeiro no século XIX. Mesmo assim, a reflexão individual de suas funções e atividades não consegue pôr luz sobre a sua importância histórica. Muito menos a história da família que a usufruiu econômica e produtivamente, ao longo do oitocentos, explica por si só como esta ilha se tornou tão relevante para a Corte do Império do Brasil.

A capacidade de carga, descarga, armazenamento, acondicionamento, provisões, moradia, etc. suportada pela ilha; os seus processos de trabalho e o processo produtivo portuário que espelhava/integrava; e as próprias características da exploração da força de trabalho naquele espaço, em suma, suas relações sociais de produção e os estágios das forças produtivas que comportavam, mesmo que cambiantes no tempo, só podem ser compreendidos quando analisamos a sua proporção relativa perante ao todo da operação portuária na Corte. Isto é, a Ilha das Enxadas fazia parte de um complexo produtivo no qual estava à parte fisicamente, separada pela Baía de Guanabara, mas ligada em termos funcionais.

Entretanto, não se trata apenas de uma questão quantitativa, as ilhas tinham uma função qualitativamente bem delimitada na operação portuária pré-capitalista da Corte. A gestão costeira carioca no século XIX era vista de forma produtiva e integrava as ilhas por completo. A geolocalização insular era estratégica e as integravam num complexo e contraditório todo operativo que, com o avançar do tempo, demonstrou tanta capacidade de reprodução, quanto limites apreciáveis (Mantuano, 2017).

Aquela que era tida como uma bela, espaçosa e proeminente paragem insular não se explica isoladamente em seu tempo. Ao contrário, considerando a estrutura social na qual estava enredada é possível refletir sobre o nível da intervenção na sua natureza e as características da construção humana em seu interior, seja na forma de edifícios ou das suas próprias funcionalidades produtivas e comerciais.

A conjuntura nacional e internacional explica, definitivamente, o momento de maior movimentação de pessoas e cargas na Ilha das Enxadas, além da própria especificidade das mercadorias ali depositadas e dos serviços ali prestados. A trajetória empresarial e familiar dos Lage, entendida no processo de construção da burguesia nacional, do qual faziam parte, também ajudam a explicar o caráter político da apropriação do espaço, além da articulação e legitimação social para a manutenção e exponenciação deste uso.

Consideramos necessário esclarecer a relação histórica entre os nexos estruturais, os posicionamentos conjunturais e a atuação familiar dos Lage para demonstrar como a interação destas dimensões possibilitaram que a Ilha das Enxadas se tornasse um objeto de estudo relevante que auxilia a entender o oitocentos. Tanto nos termos da nascente nação, como na sua relação com o exterior através do Mercado Mundial que a posicionava na cambiante Divisão Internacional do Trabalho, mas também na especificidade local da Corte e sua operação portuária; ou mesmo se pensarmos na classe burguesa que se formava no Segundo Império, conjuntamente com a construção do Estado Nacional, podemos formular importantes questões para entender a serventia e relevância da Ilha das Enxadas no funcionamento da praça comercial, porto ou outras atividades econômicas na Corte e no Império.

De acordo com as tendências e característica gerais das formações sociais em transição, caso do Brasil no oitocentos, especialmente se olharmos para o centro-sul, a ofensiva para a tomada de hegemonia por parte de um outro modo de produção se tornara patente, no caso: o escravismo estava sucumbindo ante ao capitalismo. Num processo contraditório onde um retroalimentou o outro, o estabelecimento das forças capitalistas no Brasil se deu arrastadamente, com grandes reminiscências da chaga escravista e lamentáveis marcas econômico-sociais identificáveis até hoje.

Neste processo, a burguesia construiu seu aparato econômico, financeiro e infraestrutural, ao mesmo tempo em que sua formação se localiza na superestrutura dentro de um bloco histórico de poder hegemonizado por uma classe senhorial de poderosos proprietários de terras (Mattos, 1987). Neste momento, de poderosa burguesia comercial, esta classe ensaiava sua estreia como comandante do capital financeiro e industrial. As décadas finais do Império testemunharam importantes abalos econômicos, a Guerra do Paraguai, a mudança na composição social e demográfica com as ondas migratórias e imigratórias, as revoltas nas senzalas e abalos sociais produzidos pelo movimento abolicionista, o que também contribuiu para o aceleração da dita transição, com o fim da escravidão (Viotti, 1997).

No Brasil, os efeitos da expansão do mercado mundial, comandado pelo centro capitalista, se fizeram sentir no crescente interesse pela integração da sua economia. A adequação de suas infraestruturas, a adaptação do seu arcabouço jurídico-político, as tensões entre suas relações de produção, a expansão, acirramento e degradação da escravidão e a imigração massiva de europeus pobres são alguns dos fatores que se desenrolaram no estabelecimento da posição brasileira na nova divisão internacional do trabalho, com a função de produtor de matérias-primas (Albuquerque, 1986).

O país que mais importava braços escravos em todo atlântico, se via premido a expandir e diversificar sua rede de transportes. Esse fenômeno é típico do que chamamos de modernização conservadora (Alvarenga & Marinho & Mantuano, 2016). Em 1850 não havia aqui ferrovias, os vapores ainda principiavam nas comunicações internas e os maiores transatlânticos a vapor pouco tocavam a costa brasileira. Em todos os estudos, projetos e relatórios que analisamos, versando sobre os mais diversos subsectores dos transportes, é unanimidade a premência de transformá-los para atender as demandas da lavoura cafeeira e do comércio internacional.

O café produzido nas fazendas dos grandes proprietários rurais, na província do Rio de Janeiro, foi a razão para a expansão desenfreada do complexo agroexportador do centro-sul. Desde cedo, os efeitos deste processo foram sentidos pelo seu ponto final, a saber: o porto no Município Neutro, o porto do Rio de Janeiro. Esse crescimento econômico possibilitou a criação de fortunas urbanas e mercantis ligadas justamente ao transporte, guarda, intermediação, seguro e negociação das sacas trazidas dos cafezais, atividades que se reproduziram ao extremo durante todo o século (Piñeiro, 2014).

Era exatamente no Rio de Janeiro, durante o século XIX, que o complexo agroexportador se consumava. A Corte centralizava política, social e economicamente a vida do país por conta das toneladas de “ouro verde do vale” passadas pelo seu porto. As rendas nacionais cresciam e retornavam ao Estado em forma de impostos alfandegários (Lobo, 1978).

O Rio de Janeiro se constituiu como cidade macrocéfala. Na corte passaram a se estabelecer os principais bancos, o mais expressivo do setor de transformação e os mais

modernos serviços urbanos, tais como saneamento, fornecimento de água, gás, transportes, correios, telégrafos, etc., organizados por empresas privadas.

Em realidade, desde antes do sucesso da cafeicultura no Vale do Paraíba, já havia questionamentos a respeito do porto da Corte, a sua capacidade e potencialidades já estavam em dúvida. A rigor, com a instalação da Família Real portuguesa nas terras de Estácio de Sá, algumas providências foram tomadas no sentido de se desfazer do gargalo imposto pelas precárias infraestruturas da Alfândega Colonial do Rio de Janeiro. A principal delas foi a permissão para que particulares ocupassem vastas terras de marinhas, contíguas ao centro, para embarque, desembarque, depósito, armazenagem, guarda e demais necessidades criadas com a nova movimentação de embarcações no, agora, principal porto do Império, na interiorizada Metrópole. Assim surgiram os trapiches (Mantuano, 2015; Honorato e Mantuano, 2015).

Em pouco tempo, toda a rua da Saúde passou a ser ocupada pelas precárias infraestruturas portuárias que se adaptavam à crescente demanda comercial, se distribuindo a partir da Prainha, no sopé do Morro de São Bento. Esse processo de constituição de uma operação portuária alargada no Rio de Janeiro ficou marcado pelas características básicas que identificamos em todos os portos do Brasil. O complexo portuário da Corte era mal articulado, mal integrado, sem grande segurança, irregular, insalubre, moroso, desuniforme nos procedimentos e constituição material, além de contar com precárias condições de controle da ocupação das terras de marinha, do processo produtivo que ali se desenvolvia e da fiscalização aduaneira. Como define Alfredo Lisboa, a respeito do porto do Rio de Janeiro:

Em princípios do século andante os serviços de expedição de mercadorias para o exterior, e para os Estados por via marítima, e do recebimento das providas de fora, por mar, eram efetuados geralmente por meio de saveiros, que atracavam a pontes, quase todas construídas de madeiras, a piers ou a cais de pequeno calado d'água; apenas a algumas dessas construções acostavam vapores de pequena cabotagem. (Lisboa, 1922: 633)

Sobre a principal unidade produtiva deste complexo, os trapiches, assim Adolfo Morales De Los Rios definia a sua constituição física: “Outros cais eram de madeira, ou seja, sobre estacaria. A denominação que, por isso, conviria lhes fosse dada seria a de molhes. Normais à terra firme, tinham bastante extensão.” (De Los Rios, 1946: 127).

Os trapiches, que deveriam complementar as funções fiscais da Alfândega, num lento e renhido processo político engendrado por seus possuidores, passaram a desempenhar o papel da própria repartição fiscal, desde, pelo menos, a década de 1830. Em 1860, surgem as figuras do Trapiche Alfandegado e do Entreposto Alfandegado no mais amplo Regulamento das Alfândegas e Mesas Renda de então (Caetano, 1901). Claro que as unidades produtivas portuárias só alcançavam essa condição após uma complexa e entravada caminhada burocrática e, após a permissão, estavam sob o controle atento das autoridades aduaneiras. Entretanto, ter um trapiche que pudesse abrigar mercadorias de importação/exportação era sinônimo de lucratividade acrescida.

A maior parte dos gêneros autorizados a desembarcarem por estiva, ou seja, que podiam aferir as rendas devidas por estimativas de volume e peso, era de abastecimento, alimentícios ou de utilidades para o lar, mas também se destacavam os combustíveis, explosivos e corrosivos, além dos metais volumosos e pesados para a construção. Com isso, a alfândega

afastava boa parte das cargas que entulhavam seus edifícios, mas também dos riscos de desabamento, explosão e incêndio.

Podemos depreender que os gêneros inflamáveis e corrosivos não eram muito bem-vindos nas instalações da alfândega, posto que os riscos do seu depósito e manutenção eram elevados. Esse tipo de produto constituía grande oportunidade de negócios para os possuidores de trapiches, especialmente nas ilhas, onde se armazenavam, necessariamente, os explosivos e combustíveis. É neste ponto onde a história da Ilha das Enxadas ganha especial relevo.

A primeira joia da família

A história da família Lage no comércio do Rio de Janeiro começa quando o avô do Comendador Antônio Martins Lage (1825-1900) passa a vender seus gêneros e obras de arte ferrosas no Rio de Janeiro. Como vendedor da produção do pai na capital, o primeiro Antônio Martins Lage passa a frequentar a Corte com frequência logo nos primeiros anos de sua transplantação ao Brasil, fixando residência no Rio de Janeiro ainda na década de 1810. Os negócios prosperaram e, logo, ele ficou conhecido como o maior possuidor dos grandes armazéns de metais da cidade. Com 25 anos de idade, em janeiro de 1824, contrai matrimônio com a francesa Isabel Labourdonnay Lage e, a partir daí, passa a constituir família na Corte (Brasil, 1841-1922).

Prova de que os negócios caminhavam com sucesso na cidade, foi o arrendamento da Ilha das Enxadas por Antônio Martins Lage. Em 13 de setembro de 1823, Felipe Antônio Barbosa passava a ele por Escritura de Arrendamento o usufruto por tempo indefinido da Ilha das Enxadas no valor de \$600.000 anuais. Para lá, se transferiram todas as atividades de armazenagem do arrendatário (Barão do Rio Bonito, 1823).

A compra das benfeitorias e o aforamento da ilha foi passado aos Lage, definitivamente, mais de dez anos após seu arrendamento. A grande transação, para os padrões da época, envolveu o pagamento do valor de \$13.800.000 aos herdeiros de Felipe Antônio Barbosa, esse valor já incluía grande abatimento feito por conta dos melhoramentos construídos por Antônio Martins Lage na ilha. Naquela altura, a ilha já possuía dois armazéns de pedra, um cais de pedra e uma ponte de madeira (Ministério da Justiça e Negócios Interiores, 1834).

Antes de prosseguirmos, é necessário um ligeiro esclarecimento. Desde a Colônia, as Terras de Marinha são consideradas bens comuns e de interesse estratégico. Praias, margens de rios, lagoas, lagos, canais, mangues, etc. eram considerados pelo direito português como *res publica* de responsabilidade do soberano e não poderiam ser propriedade privada. Entretanto, como bem esclarece Honorato (1996), essas terras poderiam ser aforadas pelo princípio da Enfiteuse (ou, mais tarde, através da fundação de um Direito Concessional Moderno) com finalidade -única e exclusivamente- produtiva. De forma que era possível ser foreiro de uma ilha e proprietário de suas benfeitorias, mas não seu proprietário. Aliás, como vige até hoje. Esse foro poderia ser arrendado ou traspassado, quer dizer, quando o dono do foro repassa, temporária ou definitivamente, o domínio dessas terras para terceiros.

Todo esse processo deveria ser rigidamente controlado pelo poder público, mas o caso da Família Lage na Ilha das Enxadas, como veremos mais adiante, demonstra que toda sorte de abusos era cometida pelos agentes privados. Especialmente, se esses agentes privados tivessem alguma presença ou relação próxima com o Estado.

Antes de ser recebida por Antônio Martins Lage, a Ilha das Enxadas já havia sido utilizada como espaço de grande relevância para o funcionamento da cidade do Rio de Janeiro. Desde o século XVII, aquela porção de terra cercada pela Baía de Guanabara é utilizada. Já em 1618, quando o governador Ruy Vaz Pinto cedeu a mesma aos frades do Carmo, afim de tirarem dela as pedras necessárias para a construção do convento e da igreja. Depois disso, ainda foi utilizada pelo negociante José dos Santos Rabelo para estocar a pólvora das naus da Marinha de Guerra portuguesa no Rio de Janeiro. No século XIX, foi transformada em hospital para a marinharia inglesa e, posteriormente, abrigou parte do Hospital dos Lázaros, até passar a ser utilizada pelo Capitão Felipe Antônio Barbosa com finalidades comerciais.

Segundo a definição da Revista Ilustração Brasileira, seu nome se deve a um incidente: “Ilha das Enxadas é denominação popular. Ficou com a denominação que tem desde que nela foi descarregado por ter sofrido avarias quando se destinava ao Rio da Prata, um navio carregado de instrumentos agrícolas, que foram mais tarde vendidos a lavradores e negociantes.” (Revista Ilustração Brasileira, ago. 1928: 36).

Imagem 1: Gravura da Ilha das Enxadas. Vista do lado do mar, 1836



Fonte: Biblioteca Nacional. Ilha das Enxadas: Antigo Hospital da Fragata. 1836. Iconografia, Rio de Janeiro.

A Ilha das Enxadas tem 31700 metros quadrados e 1220 metros de costa. Sua localização era perfeita, estava longe o suficiente do continente para ser considerada afastada dos problemas urbanos do Rio de Janeiro, mas perto o suficiente para não perder contato com a cidade. Estava exatamente em frente à Praça da Prainha, ficando equidistante tanto do centro comercial e financeiro, quanto da zona de expansão portuária. Além disso, ainda estava mais próxima ao melhor ancoradouro da baía que qualquer outra unidade de produção portuária, assim como estava distante das perigosas “feiticeiras” e dos maiores turbilhões de águas que as marés formam na baía.ⁱ A proximidade ao ancoradouro também garantia uma vigilância

ⁱ As “feiticeiras” da Baía de Guanabara são bancos de areia cobertos por pedras que sofrem atração das vagas marítimas.

maior nas perigosas e escuras noites na Baía de Guanabara, perto da Ilha os registros de roubos às embarcações eram quase inexistentes. Seus terrenos naturais se dividam entre áreas cobertas de pedras e outras cheias de árvores, já a sua parte costeira era mais firme que as lodacentas praias do continente, características que facilitavam/barateavam as construções portuárias e hidráulicas nas Enxadas. Os reveses naturais se davam nas chuvas torrenciais e no calor descomunal que ocorria durante o verão, assim como nas rajadas de ventos que traziam algumas dificuldades às pequenas embarcações que lá tentavam aportar. Entretanto, no geral, seus atributos geográficos e naturais faziam da ilha uma base estratégica para boa parte da grande navegação que se fazia no porto do Rio de Janeiro (Souza, 1882: 52).

Imagem 2: Parte da planta “Plan de la Baie de Rio de Janeiro” de autoria de Jean Baptiste Debret, 1834



Fonte: Jean Baptiste Debret. Plan de la Baie de Rio de Janeiro. 1834. Código: 912.8153, 1 map.: litografia, col.: 33 x 22,3 cm em f. 52,6 x 34,6 cm. Cartografia. Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

A utilização produtiva desta ilha pela família Lage passou por três gerações, sendo ocupada por eles durante quase 60 anos. Sua retirada das Enxadas, dando lugar ao Ministério da Marinha, foi extremamente turbulenta. O percurso que encerrou o domínio dos Lage sobre a Ilha das Enxadas começa com a Crise Financeira de 1864 (conhecida como Crise do Souto) e encontrou desfecho apenas em 1882, quando a querela sobre os pagamentos de rendas referentes à Ilha foi levada ao Conselho de Estado (Consultas da Seção de Fazenda do Conselho de Estado, 1886-1888). Entretanto, essa é uma outra história, por agora tratemos de saber como os Lage edificaram, construíram e transformaram a natureza da ilha, a explorando comercial e produtivamente.

O comendador mandou construir

Os investimentos na infraestrutura da ilha foram feitos de forma extremamente segura, mas custosa. Como é unanimidade em todas as fontes do oitocentos, as obras de engenharia hidráulica e portuária eram as mais complexas em termos técnicos, além de se degradarem e/ou esgotarem rapidamente (Borja Castro, 1877). Muito por conta disso, demandavam uma capacidade de financiamento que exigia um endividamento constante. Com certa dose de coragem e muito respaldo político, assim o fez o Comendador Antônio Martins Lage.

Desta forma, era comum o seguinte anúncio do expediente do Ministério da Marinha, extraído do *Jornal do Comércio*:

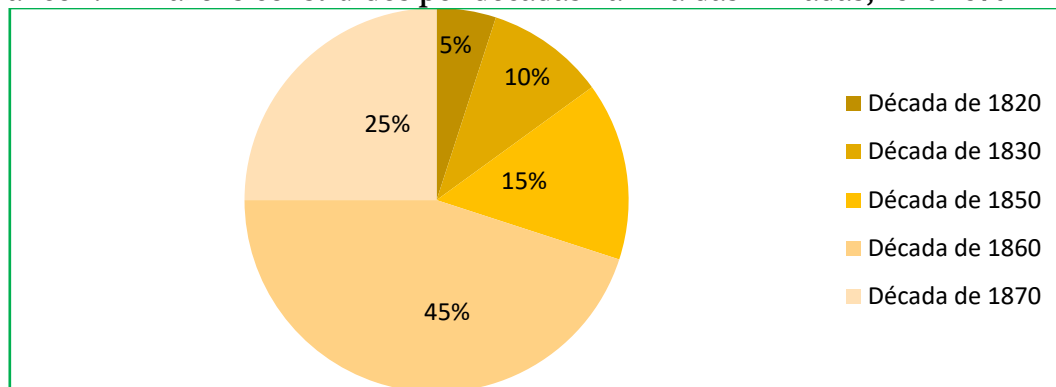
À Capitania do Porto da Corte, devolvendo o requerimento da Viuva Lage & Filhos, e autorizando a mesma repartição a conceder a licença pedida no dito requerimento, para o lançamento de uma ponte na Ilha das Enxadas; devendo previamente os peticionários assinar termo, obrigando-se à fiel observância das regras e preceitos estabelecidos no interesse da segurança e conservação do porto. (*Jornal Do Comércio*, 1861)

A publicação de setembro de 1861 não estava fora de contexto, foram as décadas de 1860 e 1870 as mais movimentadas e construtivas na Ilha das Enxadas. Foi o substancial do tempo quando o espaço e as relações foram capitaneadas pelo Comendador Antônio Martins Lage. Exatamente quando e onde este senhor mais dominou escravos, pondo a subjetividade humana -portanto produtiva- dos escravizados à serviço do acúmulo de bens e poder herdados por sua família. Em 1864, a Ilha das Enxadas contava com 108 escravizados. Quando de sua concordata, o Comendador Lage declarava que essa escravaria equivalia a \$183.600.000 (Ministério da Justiça e Negócios Interiores, 1864).

Cabe ressaltar que era absolutamente incomum um plantel de escravos urbanos de dezenas e, até mesmo, uma centena de cativos depois de mais de uma década do fim do tráfico atlântico. Poucos proprietários de escravos podiam ostentar, especialmente nas cidades, um ativo tão elevado em escravaria. Isso demonstra que as atividades dos Lage demandavam força de trabalho de forma permanente, exatamente pela sua amplitude e variedade, tanto nos serviços portuários e de navegação, quanto na própria construção e reparo de suas infraestruturas.

Com os subsídios de fontes documentais variadas, tais como: inventários, processos de concordata, notas cartoriais, registros na junta comercial, atas do Conselho de Estado Pleno e periódicos, conseguimos quantificar o número de armazéns construídos pela família Lage na Ilha das Enxadas. Eles receberam a ilha com um único armazém, construído por seu antigo dono. Ao longo de quase sessenta anos, construíram mais dezenove. Conforme se vê no Gráfico 1, a Ilha das Enxadas totalizou a construção de vinte armazéns entre as décadas de 1820 e 1870.

Gráfico 1: Armazéns construídos por décadas na Ilha das Enxadas, 1820-1870



Fonte: Ministério da Justiça e Negócios Interiores, 13/09/1823; Ministério da Justiça e Negócios Interiores, 1838; Ministério da Justiça e Negócios Interiores, 1864; Ministério da Justiça e Negócios Interiores, 1865; Ministério da Justiça e Negócios Interiores, 1868; Ministério da Justiça e Negócios Interiores, 06/06/1870; Ministério do Planejamento, 1870-1877; Consultas da Seção de Fazenda do Conselho de Estado. 1886-1888; *Jornal Do Comércio*, 1828-1882.

Nesses armazéns era recorrente, além do combustível, a guarda de diversos corrosivos e inflamáveis, conforme o alfundegamento corrente para as ilhas que serviam também como entrepostos. No caso específico da Ilha das Enxadas, três dos seus armazéns eram alfundegados como entrepostos e um como trapiche alfundegado, sendo fiscalizados pelo fiel de armazém Antônio Joaquim Osório Leal Pereira durante quase vinte anos (Almanaque Laemmert, 1864-1882).

Em 1823, quando foi arrendada ao pai de Antônio, a ilha tinha uma casa de sobrado, uma capela, um armazém e um cais, sendo avaliada em \$12.000.000. Quando da sua venda definitiva, em 1834, contava com mais dois armazéns, um cais maior e reforçado, além de uma ponte de pedras. Nesta altura a ilha estava avaliada em \$30.000.000, sendo \$16.200.000 a importância das benfeitorias feitas pelo pai do Comendador (Ministério da Justiça e Negócios Interiores, 1823; Ministério da Justiça e Negócios Interiores, 1834).

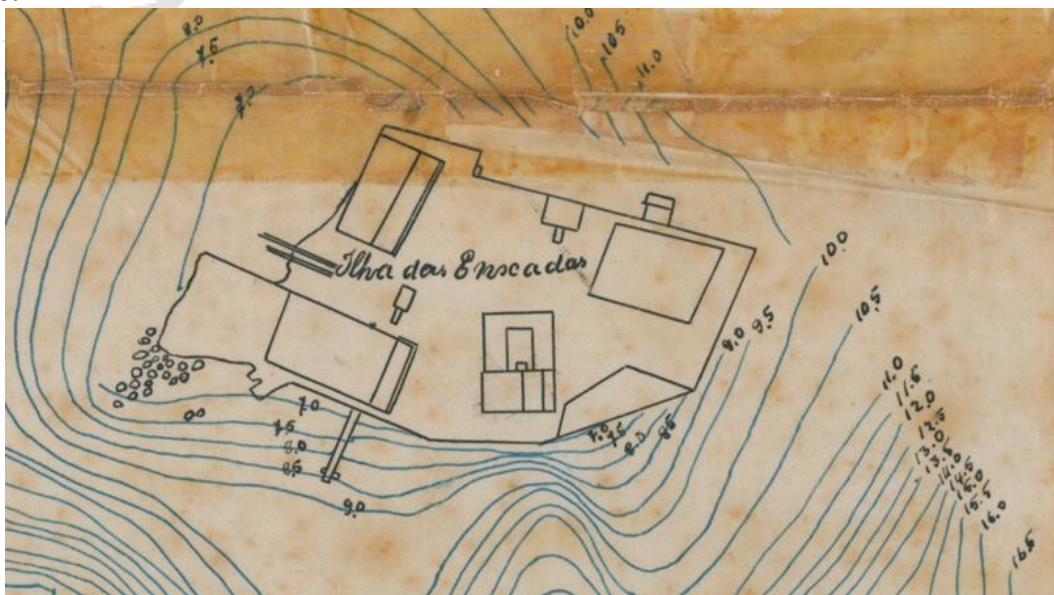
Na década de 1860, a Ilha das Enxadas foi alvo de uma operação triangulada entre os Lage, o Banco do Brasil e o Império no valor de \$1.450.000.000. Por conta de pesado endividamento, o Comendador chegou a entregar a propriedade da ilha para o banco e deixou de ser foreiro de suas terras de marinha (Ministério da Justiça e Negócios, 1868). O Império a adquiriu e repassou à um concessionário público – a Companhia Docas da Alfândega do Rio de Janeiro – por arrendamento. Entretanto, a nova gestão durou poucos meses e, após ser entregue ao Ministério da Marinha, o Comendador Lage volta ao comando das Enxadas se tornando arrendatário do Estado e, novamente, foreiro. No entanto, livre das dívidas que o afligiam.

Na década de 1870, o seu arrendamento anual estava estipulado em \$50.000.000, reduzidos posteriormente para \$45.000.000 devido a entrega de dois armazéns ao Ministério da Marinha. Mesmo sem a propriedade da ilha, os investimentos em sua infraestrutura não cessaram. Como reconhece o Guarda-Mór da Alfândega, em parecer ao Inspetor da Alfândega sobre a necessidade de renovação do arrendamento da Ilha das Enxadas aos Lage: “Cumpre-me certificar a V. Ex. que efetivamente aqueles contratantes tem feito muitos melhoramentos e obras dispendiosas na parte da ilha por eles arrendada, o que é de pública notoriedade para todos que conhecem aquele estabelecimento” (Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, 1870-1877).

Quando da entrega definitiva dos Lage à Marinha, em 1882, a ilha tinha 12910 metros quadrados de área construída, conformando 40,7% da sua área total. Os vinte armazéns cobriam uma área de 7746 metros quadrados, 60% da área construída (Consultas da Seção de Fazenda do Conselho de Estado, 1886-1888).

Para se ter uma ideia, segundo Agostinho de Borja Castro, ao final da década de 1870, a Alfandega do Rio de Janeiro tinha nove armazéns próprios à disposição (Borja Castro, 1877). Isso quer dizer, é bem provável, que a capacidade de armazenar grandes volumes na Ilha das Enxadas fosse bem maior que a da Alfândega, até pelas características dos produtos que guardavam.

Imagem 3: Parte da planta “Porto do Rio de Janeiro” que retrata a Ilha das Enxadas, 1889



Fonte: Porto do Rio de Janeiro. 1889. Mapoteca 1, Gaveta 5, Registro 3629. Cartografia. Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão - Superintendência do Patrimônio da União, Rio de Janeiro.

Empório principal do comércio de carvão de pedra nesta praça e porto

O negócio do carvão é central para o entendimento do processo que estamos analisando, é através desse produto que Antônio Martins Lage consegue tornar mais lucrativo todo o complexo da Ilha das Enxadas. O fornecimento e armazenagem de carvão dinamizou suas atividades portuárias, aumentando a capacidade de armazenagem, carga e descarga da ilha. Através dessa intensa atividade e sua necessidade para o bom funcionamento da operação portuária na Corte, conseguiu prerrogativas e privilégios oficiais, como o alfandegamento de seu trapiche e a autorização para guarda do combustível como entreposto dos navios carboneiros em arribada.

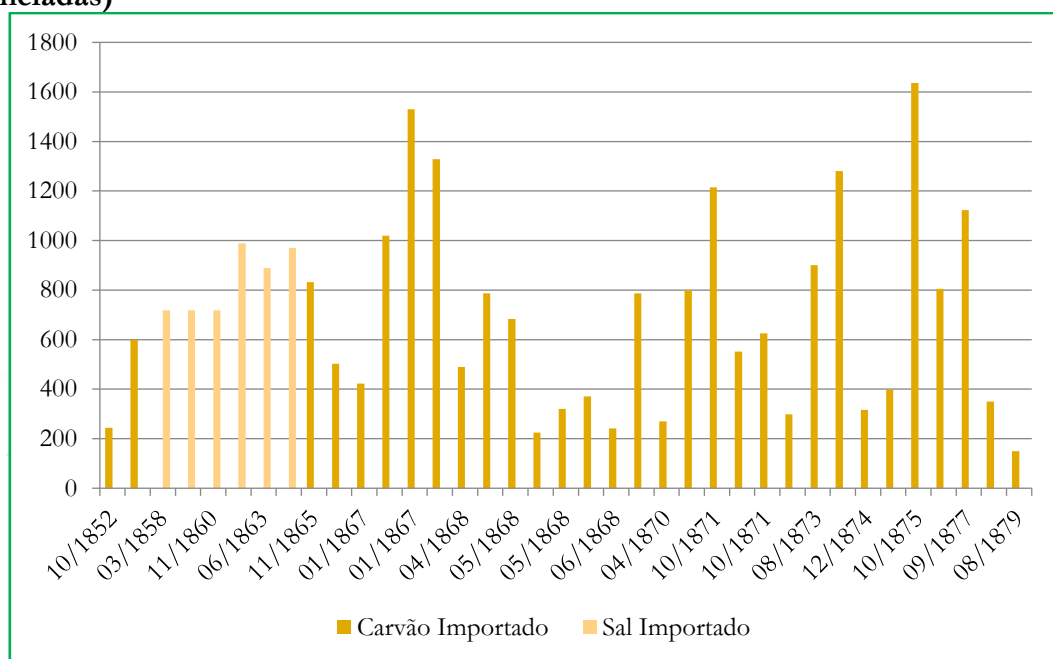
A partir da década de 1860, podemos dizer sem medo de errar, o Comendador Lage se tornou um dos três maiores estocadores e fornecedores de carvão na praça do Rio de Janeiro. Juntamente com Wilson, Sons & C. e Brazilian Coal Company fornecia a maior parte do combustível que era a matriz energética do oitocentos em todo o mundo, sendo o único brasileiro a desempenhar esta atividade em grande escala na cidade do Rio de Janeiro.

Por conta dos grandes vapores que passavam a frequentar, cada vez mais assídua e numerosamente, o porto do Rio de Janeiro, pôde aumentar a sua frota naval e o leque de serviços que oferecia aos seus clientes. Os saveiros, lanchas, botes e escaleres partiam da Ilha das Enxadas para prestar serviços essenciais a esses paquetes transatlânticos a vapor, tais como: o reboque das grandes embarcações na baía, o embarque e desembarque das mercadorias e de pessoas através dessas pequenas embarcações, condição obrigatória para utilização daquele porto. Fornecia o suprimento das necessidades consumíveis durante a viagem como água potável, mantimentos e o próprio combustível. Também oferecia os serviços de reparações, reposições e trocas várias, tanto de peças, ferramentas e equipamentos, quanto de insumos estruturais. A enfermaria, o alojamento temporário em terra e uma alimentação especial tanto para a marinharia, quanto para os oficiais que aguardavam as formalidades ou optavam por não adentrar na cidade, eram constantemente requisitados pelos clientes dos Lage, constituindo os serviços mais sofisticados à disposição na ilha.

Em 1865, ano em que a galera Indiana é adquirida, os Lage já possuíam ainda o vapor *F. Clara* e as galeras à vela *Palmira* e *Amazonas*. Essas quatro embarcações maiores valiam \$189.639.770, eram navios mercantes ou reboques; as 40 embarcações pequenas compunham de forma notável sua frota, sendo majoritariamente saveiros de carga e descarga, havendo também, botes, lanchas, escaleres e salva-vidas, todas juntas valiam \$36.335.959 (Ministério da Justiça e Negócios Interiores, 1865).

O Gráfico 2 demonstra algo que nos parece seguro dizer, o negócio do carvão tomou uma proporção de tal ordem nas unidades produtivas da família Lage que a importação de outras mercadorias ficou restrita. Dentre os anúncios de importação na seção Movimentação do Porto do Rio de Janeiro, do *Jornal do Comércio*, que conseguimos rastrear como de responsabilidade direta das empresas Viúva Lage & Campos, Viúva Lage & Filho, Antônio Martins Lage & C. e Antônio Martins Lage & Filho, percebemos a proeminência do carvão como produto de importação das empresas da família. A conclusão mais aguda que tiramos é que a importação de sal desaparece em detrimento do carvão na década de 1860. Segundo o que conseguimos localizar nesta fonte e considerando apenas as operações de importação feitas sob responsabilidade direta das empresas da família Lage, a importação total do combustível monta a incrível quantidade de 21.104 toneladas em 27 anos.

Gráfico 2: Importação de sal e carvão pelas empresas da família Lage, 1852-1879 (em toneladas)



Fonte: *Jornal Do Comércio*, 1852-1879, Rio de Janeiro.

Na década de 1870, o carvão já era o sexto produto da pauta de importações brasileira, correspondendo a 3.5% do valor total de suas importações. Segundo os Mapas Estatísticos do Porto do Rio de Janeiro, a quantidade de carvão importada pela Corte era muito expressiva. O porto da Corte era o principal importador do produto no país, chegando a 219.355 toneladas no ano de 1878 (Ministério da Fazenda, 1878). A cidade do Rio de Janeiro não só era o maior centro importador, mas também servia como ponto distribuição para o interior e como maior mercado consumidor do carvão em todo Império, as quantidades eram crescentes e na ordem das centenas de milhares de toneladas. Embora a monta impressione, nos parece seguro dizer, que os Lage trabalhavam com mais de um tipo de fornecimento: além de importar diretamente, eles também faziam compras diretas com outros importadores, conseguiam o combustível via consignação e depositavam/armazenavam combustível de outros agentes, especialmente das companhias de navegação transatlânticas.

Assim como era fornecedor dos serviços portuários/marítimos relacionados ao carvão, também era da própria mercadoria. Neste tocante, destacam-se como clientes as empresas estrangeiras de navegação transatlânticas, as demais casas comerciais e estabelecimentos de transformação da praça do Rio de Janeiro e, decisivamente, o próprio Estado Imperial.

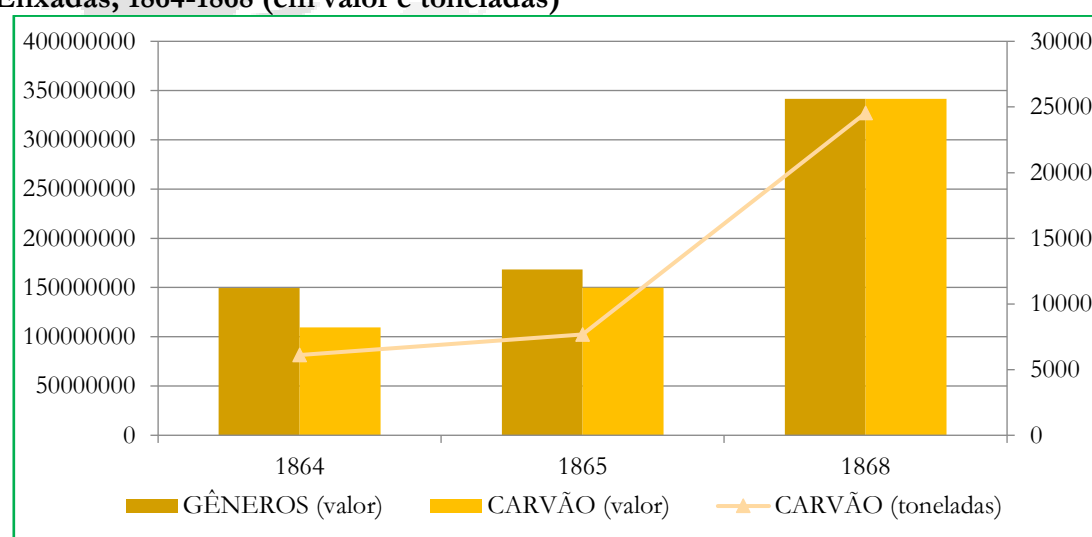
Não é à toa que diversos avisos de pagamento à Antônio Martins Lage na Pagadoria do Tesouro são anunciados tanto no *Jornal do Comércio*, quanto no *Diário do Rio de Janeiro*. Como podemos constatar no seguinte anúncio: “Vendeu carvão ao Arsenal de Guerra da Corte, ainda em dezembro de 1869, pelo comunicado o Ministro da Guerra convocava Antônio Martins Lage & C. a comparecer para assinar o contrato.” (*Jornal Do Comércio*, 1870). A inserção política do Comendador Antônio Martins Lage nas instituições do Estado Imperial e seu poder de articulação na sociedade civil foi, de certa forma, possibilitado por essa relação profícua como fornecedor de combustível para o Estado Imperial.

A afirmação que o carvão tomou rápida centralidade na atividade dos Lage e se impôs como principal produto em suas infraestruturas portuárias está confirmada nos dados

fornechos em três Balanços Patrimoniais, por nós seriados no Gráfico 3. Esses dados foram apresentados num curto espaço de tempo, marcado por turbulentas crises financeiras das empresas, redundando em duas falências. Essa conjuntura acentua a nossa argumentação: armazenar, comprar e vender carvão era um negócio seguro, lucrativo e com potencial de rentabilidade maior do que os outros produtos de importação.

Depreendemos do Gráfico 3 que, entre as duas falências de Antônio Martins Lage (1864 e 1868), a tonelagem de carvão armazenado dispara para mais de três vezes e o valor da mercadoria guardada quadruplica. A armazenagem do combustível relativa a outros gêneros passa da total predominância para a exclusividade do estocado pelas empresas. Em 1868, a Antônio Martins Lage & C. não possuía qualquer outro produto em seus armazéns na Ilha das Enxadas, que não o carvão das qualidades de pedra e coke.

Gráfico 3: Gêneros armazenados pelas empresas da família Lage na Ilha das Enxadas, 1864-1868 (em valor e toneladas)



Fonte: Ministério da Justiça e Negócios Interiores, 1864; Ministério da Justiça e Negócios Interiores, 1865; Ministério da Justiça e Negócios Interiores, 1868.

Considerações finais

Pensando na relação da trajetória de Antônio Martins Lage com a Ilha das Enxadas, nos marcos da estrutura da sociedade brasileira, ainda em construção, e levando em conta as condições estruturais da formação social do centro-sul brasileiro, também considerando a contingência de ser o Rio de Janeiro capital e centro econômico-financeiro do país, além da conjuntura de modificação da base técnica e tecnológica da navegação, podemos dizer que a unidade produtiva da família Lage na Ilha das Enxadas encontrou as condições sociais certas para que ali fosse desenvolvido um dos grandes complexos de serviços portuários na Corte. Nos parece que apenas sob o domínio do clã dos Lage, ao longo do oitocentos, a Ilha das Enxadas passou a ser enxergada como espaço estratégico para a cidade e o próprio Império. Podemos concluir que os Lage modificaram o reconhecimento social a respeito da necessidade de se ocupar ativamente as Enxadas.

O caráter mercantil das atividades desempenhadas na Ilha, apesar de não apenas comerciais, mas também produtivas, tem de ser frisado. A conjuntura histórica permitiu a

penetração, tensionamento e retroalimentação de forças tipicamente capitalistas em uma estrutura escravista, especialmente no centro-sul brasileiro. Entretanto, o caráter pré-capitalista de sua exploração tem de ser ressaltado como paradigma na história de uma “simples porção de terra insular na Baía de Guanabara”.

É verdade que chegamos a ela por conta de termos farejado os rastros de Antônio Martins Lage, mas é igualmente verdade que a história deste espaço revelou nuances importantes do agente enquanto classe em formação, a saber: a burguesia. Da conjuntura mutante à estrutura em constante contradição e transformação, a Ilha das Enxadas foi relevante objeto de pesquisa e reflexão para os nossos estudos. Ademais, consideramos que a expressiva contribuição do complexo de serviços portuários sediado na Ilha das Enxadas foi fundamental para concretização da operação portuária pré-capitalista na Corte do Império.

Fontes

- Almanaque Laemmert, *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, 1844-1900.
- Biblioteca Nacional. *Ilha das Enxadas: Antigo Hospital da Fragata. Iconografia*. 1836. Rio de Janeiro.
- Barão do Rio Bonito. 1841-1922. Coleção Brasões. Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.
- Borja Castro, Agostinho Victor de. *Descrição do Porto do Rio de Janeiro e das Obras da Doca da Alfandega*. Rio de Janeiro: Imperial Instituto Artístico, 1877.
- Caetano, Antônio José (org.). *Repertório da Legislação sobre Docas, Portos Marítimos e Terrenos de Marinha (1821-1901)*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901.
- Consultas da Seção de Fazenda do Conselho de Estado*. 1886-1888. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.
- Coleção das Leis do Império do Brasil. Decreto 2647. 19 de setembro de 1860. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro.
- De Los Rios, Adolfo Morales. *O Rio de Janeiro Imperial*. Rio de Janeiro: Editora A Noite, 1946.
- Debret, Jean Baptiste. Plan de la Baie de Rio de Janeiro. 1834. Código: 912.8153, 1 map.: litografia, col.: 33 x 22,3 cm em f. 52,6 x 34,6 cm. Cartografia. Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.
- Jornal Do Comércio*, ediciones citadas.
- Lisboa, Alfredo. *Portos do Brasil*. Rio de Janeiro: O Norte, 1922.
- Ministério da Fazenda. *Mapas Estatísticos do Comércio e Navegação do Porto do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1878.
- Ministério da Fazenda. *Proposta e Relatório*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1870.
- Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Concordata. 1864. Número 3712, Caixa 1685. Tribunal do Comércio. Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.
- Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Concordata. 1868. Número 863, Caixa 1321. Tribunal do Comércio. Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.
- Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Dissolução da Viúva Lage & Filhos. 1865. Número 863, Caixa 1321. Tribunal do Comércio. Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.
- Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Escritura de Arrendamento. 1823. Livro 226, folha 105, localizador 031.008-79 (13/09/1823). Primeiro Ofício de Notas do Rio de Janeiro. Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.
- Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Escritura de Venda. 1834. Livro 239, folha 67, localizador 031.13-79 (18/01/1834). Primeiro Ofício de Notas do Rio de Janeiro. Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Inventário de Antônio Martins Lage. 1838. Caixa 4007, Número 292. Juízo de Órfãos e Ausentes da Primeira Vara. Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

Ministério da Justiça e Negócios Interiores. Quitação e Distrato de Hipoteca. 1870. Livro 260, folha 77, localizador 010.28-79 (06/06/1870). Terceiro Ofício de Notas do Rio de Janeiro. Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. *Ilha das Enxadas. 1870-1877*. Armário 9, Gaveta 31, Maço 81. Kardex Processos. Superintendência do Patrimônio da União, Rio de Janeiro.

Porto do Rio de Janeiro. 1889. Mapoteca 1, Gaveta 5, Registro 3629. Cartografia. Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão - Superintendência do Patrimônio da União, Rio de Janeiro.

Revista Ilustração Brasileira, agosto 1928, Rio de Janeiro.

Souza, Augusto Fausto de. *A Baía do Rio de Janeiro: sua História e Descrição de suas Riquezas*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1882.

Bibliografia

Albuquerque, Manoel Maurício de. *Pequena História da Formação Social Brasileira*, Rio de Janeiro: Graal, 1986.

Alvarenga, Thiago, Marcos, Marinho y Thiago Mantuano. *Modernização Conservadora no Império do Brasil: o Arcabouço Jurídico-Político Brasileiro no Século XIX (Minicurso)*. IV Semana de História da UFF, Universidade Federal Fluminense, 2016.

Honorato, Cezar. *O Polvo e o Porto: A Companhia Docas de Santos (1888-1914)*. San Pablo: HUCITEC, 1996.

Levy, Maria Bárbara. *A Indústria do Rio de Janeiro Através de Suas Sociedades Anônimas*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/Secretaria Municipal de Cultura, 1994.

Lobo, Eulália. *História do Rio de Janeiro: do Capital Comercial ao Capital Industrial e Financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

Mantuano, Thiago. *O Trapiche e Suas Fronteiras: A operação portuária pré-capitalista no Rio de Janeiro do século XIX*. Rio de Janeiro: Autografia, 2015.

Mantuano, Thiago y Cezar Honorato. “O Que Era o Trapiche? O Porto e a Cidade do Rio de Janeiro no Século XIX.” *Revista Acervo*, vol. 1, 2015, pp. 144-158.

Mantuano, Thiago. “Porto do Rio de Janeiro: um Panorama da sua Operação no século XIX.” *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio De Janeiro*, vol. 2, 2017, pp. 589-618.

Mattos, Ilmar. *O Tempo Saquarema*. San Pablo: HUCITEC, 1987.

Piñeiro, Théo Lobarinhas. *Os Simples Comissários: Negociantes e Política no Império*. Niterói: EdUFF, 2014.

Viotti, Emília. *Da Senzala à Colônia*. San Pablo: Editora Unesp, 1997.